



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 172]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 13, 2004/आश्विन 21, 1926

No. 172]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 13, 2004/ASVINA 21, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 अक्टूबर, 2004

सं. टीएएमपी/37/2004-सीसीटीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा उन कन्टेनरों पर प्रभारों को रफा-दफा कर देने के लिए, जो चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड में श्रमिकों को हड़ताल की अवधि में निःस्तृत नहीं किए जा सके थे, पत्तन उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन को संलग्न आदेशानुसार निपटाती है।



# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण स.टी.एम्.पी. 37/2004-सीसीटीएल

चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड के  
पत्तन उपयोगकर्ताओं की प्रतिनिधि निकाय

आवेदक

-----

बनाम

चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड

-----

प्रतिवादी

## आदेश

(सितम्बर 2004 के 30 वें दिन पारित)

यह प्रकरण उन कन्टेनरों पर प्रभारों को रफा-दफा कर देने के लिए जो चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) में श्रमिकों की हड़ताल की अवधि में निस्तुत नहीं किए जा सके थे, पत्तन उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदनों से संबंधित है।

2.1. दि चेन्नै कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचए), दि. हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कामर्स (एचसीसी), दि. सदरन इंडियन चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई)। दि. तमिल चैम्बर ऑफ कामर्स (टीसीसी), दि. आंध्र चैम्बर ऑफ कामर्स (एसीसी), चेन्नै एंड इन्नो पोर्ट्स स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीईपीएसए) और मेसर्स पुषित स्टील्स प्राइवेट लिमिटेड (पीएसपीएल) ने उन कन्टेनरों पर प्रभारों को रफा-दफा करवाने के लिए जिन्हें सीसीटीएल में श्रमिकों की हड़ताल के कारण निस्तुत नहीं किया जा सका था। चूंकि उठाए गए मुद्दे सांझा (सामान्य हैं), इन सभी अभ्यावेदनों को प्रशुल्क प्रकरण के रूप में सामुहिक रूप से पंजीकृत किया गया है।

2.2. उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:

- (i) टर्मिनल की उत्पादकता, सीसीटीएल के श्रमिकों की धीमे काम करो की नीति के कारण मध्य जनवरी 2004 से घट गई है और सीसीटी में 23 मई 2004 से काम पूरी तरह बंद हो गया है।
- (ii) सीसीटीएल में हड़ताल से निर्यात और आयात मोर्चे पर बहुत-सी समस्याएं उठ खड़ी हुई हैं। वर्तमान संकट का रचयिता टर्मिनल का प्रचालक है और व्यापार, इस संकटकाल का पीड़ित है।
- (iii) कार्य में किसी रुकावट के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) निम्नलिखित मार्गदर्शियों का पालन करता है:-
  - (क) यदि काम में रुकावट भीतरी कारणों से (जैसे पत्तन श्रमिकों द्वारा हड़ताल) आई है तो हड़ताल की अवधि को अकार्यदिन गिनते हुए विलम्ब शुल्क / भण्डारण प्रभार को पूरा रफा-दफा करना
  - (ख) यदि, हड़ताल यातायात जैसी बाहरी एजेंसियों के कारण हुई है तो एक निश्चित प्रतिशतता (सामान्यतः 80%) तक रफा-दफा करने पर विचार करना।
- (iv) वर्तमान समस्या के लिए उपयोगकर्ता उत्तरदायी नहीं है और सीसीटीएल को निदेश दिया जाए कि वह:-
  - (क) 23 मई 2004 से सामान्य स्थिति की बहाली तक प्रभार्य किराया प्रभारों को रफा-दफा करे,
  - (ख) जहाँ कहीं भूमि किराया, सहमति के बिना, पहले ही वसूल कर लिया गया है, वहाँ लाइन (कम्पनी) के खाते में पुनः जमा किया जाए।
  - (ग) जो कन्टेनर कट-ऑफ के लिए समय पर पक्कि में रिपोर्ट करते हैं उनसे विशेष सेवा अनुरोध के लिए प्रभार लेना राकू दे
  - (घ) 23 मई 2004 से सामान्य स्थिति की बहाली के बीच लिए गए एसएसआर प्रभार को वापिस किया जाए / पुनः खाते में जमा किया जाये।
- (v) यद्यपि इस प्रकार की रफा-दफा से व्यापार-जगत को हुई वित्तीय और अन्य फलस्वरूप क्षतियों की भरपाई तो नहीं होगी, किन्तु यह न्यायोचित होगा कि टर्मिनल प्रचालक के विलम्बों के लिए व्यापार-जगत को उत्तरदायी न ठहराया जाए।

2.2.1. पीएसपीएल ने उल्लेख किया है कि हड़ताल आरम्भ होने से पहले अर्थात् 19 मई 2004 को उनके 27 कन्टेनर वहाँ उतरे और सीसीटीएल में अटके पड़े रहे। सीसीटीएल द्वारा सीएफएस को एक साथ आरम्भ की गई हलचल में पहले पहुंचे कन्टेनरों को वरीयता नहीं दी गई। पीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि सीसीटीएल, 23 मई 2004 से ऑफ डॉक सीएफएस को कन्टेनरों के समूहों में स्थानान्तरण पूरा होने तक की अवधि भंडारण प्रभार को छोड़ दे। पीएसपीएल ने इसके आगे यही भी अनुरोध किया है कि सीसीटीएल हड़ताल से प्रभावित सभी कन्साइन्मेंटों के लिए पोत पहचान प्रभारों का वहन करे और इसके साथ ही 50 अमरीकी डालर प्रति कन्टेनर कन्जेशन सरचार्ज भी वहन करे।



2.2.2. एचसीसी ने सीसीटीएल को संबोधित अपने दिनांक 21 जून 2004 के पत्र में, जिसकी एक प्रति टीएमपी को भी पृष्ठांकित की गई थी, भी यह अनुरोध किया है कि यदि सीसीटीएल कन्टेनरों को पहले आओ-पहले जाओ के आधार पर स्थानान्तरित करने के लिए सहमत है वा वह आयात कन्टेनरों पर 21 जून 2004 से, जब तक सामुहिक स्थानान्तरण चलता रहता है तब तक, भंडारण प्रभार वसूल नहीं करेगा, तो सीसीटीएल सभी सीधी डिलिवरियों रोकने के बाद आयात कन्टेनरों का सामुहिक स्थानान्तरण आरम्भ कर सकता है।

2.2.3. आयात कन्टेनरों के सामुहिक स्थानान्तरण के बारे में पीएसपीएल और एचसीसी द्वारा दिये गए संदर्भ, हड़ताल अवधि से पहले और हड़ताल अवधि के बाद कथित रूप से उपयोगकर्ताओं के परामर्श से लागू की गई कुछ प्रचालनीय प्रक्रियाओं के संबंध में हैं। पीएसपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए दस्तावेज, आयात-कन्टेनरों की डिलिवरी के लिए सीसीटीएल द्वारा निर्धारित उन प्रचालनीय प्रक्रियाओं को स्पष्ट करते हैं जिनका वर्णन नीचे दिया गया है:-

हड़ताली अवधि के एकदम पहले (सीसीटीएल की व्यापार-सूचना दिनांक 22 मई 2004)

- (i) पोत के सीसीटीएल में लंगर डालने के बाद 9वें दिन तक सीसीटीएल में आयात-कन्टेनरों की डिलिवरी दी जाएगी।
- (ii) यदि आयात कन्टेनर सुनिश्चित तिथि तक नहीं लिया जाता है तो आयात-कन्टेनर को सीसीटीएल द्वारा 10 वें दिन, व्यापार (ट्रेड) पर कोई अतिरिक्त कर लगाए बिना, नामित कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) ऑफ डॉक में भेज दिया जाएगा।
- (iii) सीसीटीएल के भंडारण प्रभार नामित सीएफएस से डिलिवरी लेने की तिथि तक लगते रहेंगे।
- (iv) ऐसे सभी कन्टेनर को जो सीसीटीएल में 15 मई 2004 को उससे पहले पहुँच गए थे और वहीं पड़े हैं सीसीटीएल द्वारा 25 मई 2004 से नामित सीएफएस में से किसी एक के पास भेज दिया जाएगा, बशर्ते ये कन्टेनर उपरोक्त तिथि से पहले सीसीटीएल से प्राप्त कर लिया जाता है।

हड़ताली अवधि के बाद (सीसीटीएल की व्यापार-सूचना दिनांक 18 जून 2004)

- (i) 21 जून 2004 की दोपहर 12 बजे से, सीसीटीएल से, आयात-कन्टेनरों की कोई सीधी डिलिवरी नहीं की जाएगी। सभी आयात कन्टेनरों की डिलिवरी केवल ऑफ-डॉक सीएफएस तक स्थानान्तरण तक के लिए दी जाएगी जहाँ से कन्साइनी अपने-अपने कन्टेनरों की डिलिवरी ले सकते हैं।
- (ii) सीसीटीएल में एलसीएल आयात बॉक्सों को खाली करने की सुविधा जारी रहेगी और सीसीटीएल आयात सीएफएस में किए गए एलसीएल आयात कन्साइन्मेंटों की डिलिवरी वर्तमान चलन के अनुसारी जारी रहेगी।
- (iii) व्यापार के उपरोक्त निर्णय के फलस्वरूप "ओ" यार्ड में एफसीएल आयात कन्टेनरों का "ऑन व्हील" इन्स्पैक्शन स्वतः निलम्बित हो जाएगा।
- (iv) इस निर्णय की समीक्षा 21 जुलाई 2004 को की जाएगी।

2.2.4. तत्पश्चात्, सीसीएचएए ने दिनांक 28 जुलाई 2004 और 2 अगस्त 2004 के अपने पत्रों के माध्यम से, पहले से प्रस्तुत किए गए अपने बिन्दुओं पर जोर देते हुए, कुछ अतिरिक्त बिन्दु भी प्रस्तुत किए।

3.1. चूंकि महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 11 के अन्तर्गत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश इस प्राधिकरण को अलग-अलग पक्षों से प्राप्त अभ्यावेदनों पर विचार करने से बरजते हैं, सीसीटीएल के विरुद्ध प्राप्त संदर्भित अभ्यावेदनों के निपटान पर परामर्श देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय को एक पत्र लिखा गया था।

3.2. पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 20 जुलाई 2004 के अपने पत्र में इस प्राधिकरण को परामर्श दिया है कि वह अभ्यावेदनों के गुणों के आधार पर उन पर विचार करे और वाक्-आदेश (स्पीकिंग आदेश) पारित करे। पोत मंत्रालय ने अपने पत्र में यह भी कहा है कि प्रभारों को रफा-दफा करने के रास्ते अनुमत की जाने वाली प्रस्तावित छूटों को सीएचपीटी के भाग में समानरूप कमी करके यथायोग्य बांट लेना होगा।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त आरम्भिक अभ्यावेदनों की एक-एक प्रति सीसीटीएल को भेजी गई थी। सीसीटीएल से, दिनांक 21 जून 2004 और 14 अगस्त 2004 के पत्रों के माध्यम से प्राप्त टिप्पणियां संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) टर्मिनल अधिकार में लेने के समय पतन द्वारा प्रहस्तित माल गुजारी लगभग 3.35 लाख टीईयू थी और आज यह सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत कार्यक्षम सेवाओं के कारण 5.50 लाख टीईयू तक जा पहुंची है।  
जैसाकि कन्साइनी कन्टेनरों को कन्टेनर यार्ड में लम्ब-लम्बे समय तक रखे रहते हैं, इससे टर्मिनल की उत्पादकता प्रभावित होती है।
- (ii) यह लाइनों को हड़ताल की अवधि से संबंधित भंडारण प्रभार की निम्नलिखित दस्तावेजी साक्ष्यों के आधार पर वापिस करने के लिए सहमत है:-  
(क) भुगतान किया गया सीमा शुल्क- बिल ऑफ एंट्री की प्रति।  
(ख) सीमाशुल्क ड्यूटी के भुगतान के बाद 48 घंटे के भीतर सीसीटीएल कार्य-आदेश



- (iii) टर्मिनल हड़ताल की अवधि में कार्यरत था और अपनी कार्यक्षमता के 55% तक कार्य कर रहा था। इसलिए यहाँ यह स्पष्ट किया जाता है कि हड़ताल की अवधि में भंडारण प्रभार को पूरा-पूरा रफा-दफा करना हड़ताल के इस मामले में लागू करने योग्य नहीं है। इसके समर्थन में सीसीटीएल ने, हड़ताल की अवधि अर्थात् 23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक की अवधि में पत्तन में प्रहस्तित कन्टेनरों का संक्षिप्त विवरण प्रस्तुत किया है।
- (iv) श्रमिक पिछले 3 वर्षों से अपने वेतनों में 400% से 700% तक की असाधारण वृद्धि की मांग करते रहे हैं। श्रमिक इस मुद्दे पर जनवरी 2004 से प्रदर्शन करते आ रहे हैं। प्रबंधन ने बढ़ी हुई योजना के साथ उन्हें एक प्रति-प्रस्ताव पेश किया जिसके अन्तर्गत श्रमिक उत्पादकता के आधार पर अपने वेतन का 60% तक अधिक कमा सकते थे। इस प्रस्ताव को श्रमिकों ने अस्वीकार कर दिया और मामला सुलह-समझौते के लिए मार्च 2004 में क्षेत्रीय श्रम आयुक्त के पास चला गया। भरपूर सावधानी के उपाय के रूप में और यह सुनिश्चित करने के लिए कि व्यापार को असुविधा न हो, सीसीटीएल ने, इन वेतन-समझौतों के दौरान श्रमिकों द्वारा किसी संभावित हड़ताल के विरुद्ध माननीय उच्च न्यायालय से स्थगन आदेश भी ले लिया। स्थगन आदेश के बावजूद, जब आयुक्त के साथ सुलह-समझौते की प्रक्रिया चल रही कर्मचारियों ने हड़ताल की अवैध घोषणा कर दी। उसने बताया है कि वेतन संबंधी समझौता करने सभी आवश्यक उपाय किए गए थे।
- श्रमिक बल के साथ वेतन संबंधी सुलह-समझौता, अवैध हड़ताल वापिस ले लेने के बाद दोबारा आरम्भ हुआ और श्रमिक बल के साथ 19 जुलाई 2004 को एक तीन वर्षीय वेतन-समझौता हो गया है जिसके अन्तर्गत श्रमिकों को तुरन्त 42% की वेतन वृद्धि प्रदान की गई है।
- (v) उन कन्टेनरों के लिए एसएसआर की वसूली रोकने के लिए उपयोगकर्ताओं के अनुरोध के संदर्भ में जो कट-ऑफ के लिए समय पर पंक्ति में रिपोर्ट कर देते हैं, यह ध्यान दिया जाए कि दरवाजे पर निर्यात बाक्सों के देर से रिपोर्ट करना उन विभिन्न अवयवों का परिणाम है जो उसके नियंत्रण से बाहर हैं और इसीलिए, हड़ताल के कारण रफा-दफा करने के कार्यक्षेत्र में नहीं आता। यह हड़ताल से संबंधित कारणों से व्यक्तिगत आवेदनों के आधार पर, वसूल किए गए एसएसआर के वास्तविक मामलों के धन वापसी पर विचार करेगा।
- (vi) इसने हड़ताल की अवधि में, बाहर जाने के लिए निर्धारित कोई भी कार्गो लादे बिना, खानगी की औपचारिकताएं पूरी होने पर अपनी आगामी यात्रा पर निकल गए 5 पोतों के कारण तालाबंद रह गए कन्टेनरों पर तालाबंद प्रभार छोड़ दिए हैं।
- (vii) इसने इस बात की पुष्टि की है कि हड़ताल की अवधि में भी वह कन्टेनरों की डिलिवरी देता रहा था और व्यापार-जगत का यह दावा कि वह इस तथ्य से अनजान था, सही नहीं है।
- (viii) यह, वास्तविक रूप से प्रभावित आयातकों के, आवश्यक दस्तावेजों के साथ प्रस्तुत किए गए अनुरोधों पर, जिनकी कुल राशि 3.8 लाख रुपये थी, पहले ही कार्रवाई कर चुका है। इसके अलावा, पुष्पित स्टील प्राइ. लिमि. (पीएसपीएल) द्वारा प्रस्तुत किए गए दावे पर प्रकरण के तथ्यों के प्रकाश में कार्रवाई की गई है और लाइन को, हड़ताल की अवधि में उनसे लिए गए भंडारण प्रभार की राशि उसके खाते में जमा कर दी गई है।
- (ix) यह हड़ताल की अवधि में वास्तव में प्रभावित हुए मामलों के लिए, इसके द्वारा सूचीबद्ध कुछ दस्तावेजी साक्ष्यों के आधार पर और निम्नलिखित सिद्धांतों के आधार पर भंडारण प्रभार रफा-दफा करने और धन वापसी पर कार्रवाई करने के लिए पूरी तरह प्रतिबद्ध है:-
- (क) यार्ड में रखे कन्टेनरों या हड़ताल की अवधि (23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक) छोड़े गए कन्टेनरों के लिए धन की वापसी अदा किए गए सीमा शुल्क के सबूत या पीएनआर मूवमेंट प्रति और कार्य आदेश के आधार पर की जाएगी।
- (ख) यार्ड में पड़े हुए आईसीडी कन्टेनरों या हड़ताल की अवधि में उतरे आईसीडी कन्टेनरों के भंडारण प्रभार की वापसी सीओए द्वारा फाइल किए गए टीएसए दस्तावेज के आधार पर की जाएगी।
- (ग) सामुहिक स्थानान्तरण के अधीन स्थानान्तरित कन्टेनरों के भंडारण प्रभार की वापसी पीएनआर दाखिल करने की तिथि से सीसीटीएल के दरवाजे से बाहर जाने तक की अवधि के लिए की जाएगी।
- (x) लाइनें, आयातकों से दस्तावेज एकत्रित करके, भंडारण प्रभारों को रफा-दफा करवाने में आयातकों की सहायता कर सकती हैं। सीसीटीएल ऐसे दावों पर तेजी से कार्रवाई करेगा और अदायगी सूचना के अधीन लाइनों को आयातकों के पास पुनः जमा (रिक्रेडिट) कर देगा।
- (xi) जिस अवधि में सीसीटीएल द्वारा धन की वापसी को अनुमति प्रदान की जा रही है उस अवधि में अपना राजस्व भाग छोड़ने के लिए सीएचपीटी को निदेश दिया जाए।
- (xii) इसने यह भी कहा है कि टीएमपी को इन मामलों में शासन करन का अधिकार नहीं है क्योंकि ये लाइनों और टर्मिनल प्रचालकों के बीच के झगड़े हैं। टीएमपी कोई विवाद सुलझाने वाला निकाय नहीं है, किन्तु प्रशुल्क निर्धारक निकाय है। प्रस्तुत की गई बातें विधि और संविधि में इस स्पष्ट स्थिति के प्रति किसी पूर्वाग्रह के बिना है।

4.2. उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त आरम्भिक अभ्यावेदनों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति और सीसीटीएल के दिनांक 21 जून 2004 के पत्र की एक प्रति के साथ सीएचपीटी को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई थी। हमें सीएचपीटी से कोई विशिष्ट प्रतिसाद नहीं मिला है।

5. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई चैने स्थित सीएचपीटी परिसर में 19 अगस्त 2004 को आयोजित की गई थी। सीसीटीएल, सीएचपीटी और उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।



6. लगाए गए एसएसआर प्रभारों के विवरण ऐसे प्रभारों के बदले प्रदत्त सेवाओं और हड़ताल से दो माह पहले और 2 माह बाद टर्मिनल के उत्पादकता स्तरों के विवरण से संबंधित अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने के लिए सीसीटीएल से अनुरोध किया गया था। सीसीटीएल से यह भी स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि क्या एसएसआर दरमान में स्वीकृत दर है और यदि नहीं तो वह प्राधिकार स्पष्ट करना जिसके अन्तर्गत ऐसे प्रभार लगाए गए हैं। सीसीटीएल ने दिनांक 27 अगस्त 2004 के माध्यम से मांगी गई सूचनाएँ प्रस्तुत कीं जो संक्षेप में नीचे दी गई हैं:

- (i) जब निर्यात बाक्सों को टर्मिनल में किसी विशेष पोत पर लदान के लिए गेट कट-ऑफ के बाद, उन्हें पोत पर लदान हेतु लाइनर से प्राप्त विशेष अनुरोध पर प्रवेश करने दिया जाता है तो सीसीटीएल एसएसआर के अधीन विलम्बित आगमन प्रभार लगाता है। चूंकि इन दर से पहुँचे बाक्सों को एक अलग ढेर में इकट्ठा रखा जाना है, इसके लिए टर्मिनल के भीतर ही अतिरिक्त स्थानान्तरण और दो अतिरिक्त लिफ्ट ऑन और लिफ्ट-ऑफ की आवश्यकता पड़ती है। तथापि सीसीटीएल, प्रशुल्क के अनुच्छेद 3.12.9 के अनुसार टर्मिनल के भीतर केवल एक अतिरिक्त स्थानान्तरण के लिए ही प्रभार ले रहा है।

सीसीटीएल बाक्सों के ढेर से आए बाक्सों को स्वीकार करने को प्रोत्साहित नहीं करता क्योंकि इसमें केवल अतिरिक्त यार्ड स्थानान्तरण ही शामिल नहीं है बल्कि इससे पोत-आयोजना और उत्पादकता पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इसमें अतिरिक्त स्थानान्तरण और लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ शामिल होते हैं और इसके फलस्वरूप पोत लदान की नए सिरे से योजना बनानी पड़ती है और अनुक्रम दोबारा निर्धारित करना पड़ता है। इसलिए एसएसआर प्रभार को प्रशुल्क में विशेष रूप से शामिल नहीं किया गया है। तथापि, सीसीटीएल इस गतिविधि को पूरा करने के लिए किए गए वास्तविक कार्य के एक भाग के लिए ही प्रभार लगाता है जो किसी भी हालत में प्रशुल्क में अधिसूचित है (अतिरिक्त स्थानान्तरण)

- (ii) प्रतिदिन स्थानान्तरणों का विवरण निम्नानुसार है:- (स्थानान्तरण प्रतिदिन)

अवधि	मालगुजारी
फरवरी 2004	1,091
मार्च 2004	1,455
अप्रैल 2004	1,333
1 मई 2004 से 22 मई 2004 तक	1,066
हड़ताली अवधि 23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक	650
6 जून 2004 से 30 जून 2004 तक	1,125
जुलाई 2004	1,152
हड़ताली अवधि को छोड़कर स्थानान्तरणों की दैनिक औसत	1,207
मार्च 2004 से जुलाई 2005 तक, हड़ताली अवधि को छोड़कर, की अवधि में निष्पादनता की तुलना में हड़ताली अवधि की निष्पादनता	54%

- (iii) सीसीटीएल द्वारा घोषित धन-वापसी की योजना न्यायोचित है और धनवापसी के लिए दावे को सिद्ध करने हेतु आवश्यक सभी दस्तावेज, जैसाकि 19 अगस्त 2004 को हुई संयुक्त सुनवाई में भाग लेने वालों ने उल्लेख किया था, संबंधित पक्षों के पास उपलब्ध है। सीसीटीएल की योजना प्राधिकरण के दिनांक 8 अप्रैल 2004 के आदेश के अनुसार भी है जिसमें प्राधिकरण ने चेन्नै पत्तन न्यास को, उन्हें अदा किए गए रायल्टी-भाग की धन वापसी का निदेश दिया था।

- (iv) श्रमिकों के एक भाग द्वारा की गई अवैध हड़ताल की अवधि को किसी भी स्थिति में "अकार्य दिवस" नहीं माना जा सकता क्योंकि उस पूरी अवधि में टर्मिनल काम करता रहा था। फिर भी, व्यापार (जगत) द्वारा उठाई गई तकलीफों को समझते हुए और इस मामले को सौहार्दपूर्ण ढंग से निपटाने के प्रयोजन से सद्भावना प्रदर्शन के रूप में सीसीटीएल ने निर्णय लिया है कि:

(क) केवल हड़ताल की अवधि में जमा हो गए भंडारण प्रभार को, दस्तावेज प्रस्तुत किए बिना ही 100% रफा-दफा कर दिया जाए।

(ख) रफा-दफा करने की उपरोक्त कार्यवाई, सीसीटीएल द्वारा रफा-दफा किए गए सभी प्रभारों में अपने रायल्टी भाग को छोड़ देने और हड़ताल की अवधि में कन्टेनर यार्ड पर पड़ा किराया प्रभार वापिस कर देने के अधीन है।

(ग) यह पुनः जोर देकर कहा जाता है कि सीसीटीएल द्वारा भंडारण प्रभारों को रफा-दफा कर देना केवल हड़ताल की अवधि (23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक) के लिए इस शर्त पर है कि सीएचपीटी रायल्टी छोड़ देने के लिए और पड़ा किराया प्रभार की वापसी के लिए सहमत हो।

7.1. इस संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह सीसीटीएल और उपयोगकर्ताओं के बीच, इस मुद्दे पर मतैक्य की संभावना का पता लगाने के लिए एक बैठक बुलाए और उस बैठक के निष्कर्ष पर एक-एक रिपोर्ट भेजे। सीएचपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह हड़ताल की अवधि में कन्टेनरों की टर्मिनल से निकासी को सुनिश्चित करने के लिए, इसके द्वारा इससे पहले बुलाई गई बैठकों में लिए गए विभिन्न निर्णयों का संक्षिप्त रूप प्रस्तुत करे।



- 7.2. सीएचपीटी ने दिनांक 2 सितम्बर 2004 के अपने पत्र के द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसके मुख्य बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं:-  
(i) उपयोगकर्ताओं और सीसीटीएल के बीच इन मुद्दों पर मतभेद हुआ:-

क्र. सं.	मुद्दा	उपयोगकर्ताओं की मांग	सीसीटीएल के विचार	पत्तन उपयोगकर्ता और सीसीटीएल के बीच मतभेद
1.	हड़ताल की अवधि / धीमे चलने की अवधि	उपयोगकर्ताओं की मांग थी कि 23 मई 2004 से 19 जुलाई 2004 तक की अवधि को हड़ताल की अवधि गिना जाए	सीसीटीएल ने उनके प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया और कहा कि हड़ताल की अवधि 23 मई 2004 से 5 जून तक ही होनी चाहिए	23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक की अवधि ही हड़ताल की अवधि होगी।
2.	हड़ताल / धीमे चलने की अवधि में कन्टेनर किराए को छोड़े जाने की प्रतिशतता	उपयोगकर्ताओं की मांग थी कि कन्टेनर किराए में बिना शर्त 100% की छूट दी जाए।	पत्तन उपयोगकर्ताओं की मांग के अनुसार सीसीटीएल कन्टेनर किराए में 100% छूट देने के लिए सहमत था बशर्ते पत्तन न्यास कन्टेनर किराए की राशि छोड़ने पर, उस पर अपनी रायल्टी नहीं मांगेगा और हड़ताल अवधि में टर्मिनल का वार्षिक भूमि किराया नहीं मांगेगा।	सीसीटीएल हड़ताल अवधि में कन्टेनर किराए में 100% छूट देगा बशर्ते पत्तन न्यास कन्टेनर किराए को रफा-दफा कर देने पर रायल्टी नहीं मांगेगा और हड़ताल अवधि कन्टेनर टर्मिनल का वार्षिक भूमि किराया छोड़ देगा।
3.	विलम्ब शुल्क उपयोगकर्ता खाते में वापिस किया जाए	हड़ताल की अवधि के लिए लिया गया विलम्ब शुल्क उपयोगकर्ताओं के खाते में वापिस जमा किया जाएगा और उसकी गणना की एक प्रति उपयोगकर्ता को भेजी जाएगी।	हड़ताल अवधि के लिए विलम्ब शुल्क / कन्टेनर किराए लाइनर-खाते में जमा किए जाएंगे और उनकी कन्टेनरवार विस्तृत गणना लाइनरों और उपयोगकर्ता एसोसिएशन को भेजी जाएगी इसकी व्यापार सूचना भी जारी की जाएगी।	हड़ताल अवधि के लिए विलम्ब शुल्क / कन्टेनर किराए लाइनर खाते में जमा किए जाएंगे और उनकी कन्टेनरवार विस्तृत गणना लाइनरों और उपयोगकर्ता एसोसिएशन को भेजी जाएगी। इसकी व्यापार सूचना भी जारी की जाएगी।
4.	घन वापसी की प्रक्रिया को नियत समय के भीतर पूरा करना।	मांग की गई थी कि हड़ताल अवधि के कन्टेनर किराए को लाइनर खाते में टीएएमपी द्वारा जारी आदेश की तिथि से 15 दिन के भीतर जमा कर दिया जाए।	सीसीटीएल उपयोगकर्ताओं के इस प्रस्ताव पर सहमत हो गया।	सीसीटीएल हड़ताल अवधि में कन्टेनर किराए की घन वापसी लाइनर खाते में अदायगी टीएएमपी के आदेश की प्राप्ति के बाद 15 दिन के भीतर पूरी कर देगा और कन्टेनरवार गणना पत्र लाइनर और उपयोगकर्ताओं की एसोसिएशन को भेजेगा।

- (ii) (क) सीएचपीटी हड़ताल अवधि में कन्टेनर टर्मिनल के वार्षिक भूमि किराए को छोड़ने के लिए सहमत नहीं हुआ क्योंकि वार्षिक भूमि किराया एक सुनिश्चित राशि है और इसका टर्मिनल प्रचालक की आमदनी से कोई संबंध नहीं है। टर्मिनल प्रचालक प्रहस्तित कन्टेनरों की संख्या से संबंध न रखते हुए, तयशुदा भूमि किराए का भुगतान करेगा।  
(ख) सीसीटीएल रफा-दफा किए गए कन्टेनर-किराए पर रायल्टी को छोड़ने के बारे में सीएचपीटी रायल्टी को इस शर्त पर 80% तक छोड़ने के लिए सहमत हुआ कि सीएचपीटी का न्यासी मंडल इसे स्वीकृति प्रदान करे।

- 7.3. तथापि सीएचपीटी ने हड़ताल की अवधि में कन्टेनरों की टर्मिनल से निकारसी को सुनिश्चित करने के लिए, इसके द्वारा इससे पहले बुलाई गई बैठकों में लिए गए निर्णयों का संक्षिप्त रूप प्रस्तुत नहीं किया।

8. इस प्रकरण से संबंधित परामर्शी प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पत्रों द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों के सारांश की एक एक प्रति सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेजी जाएगी। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) में भी उपलब्ध होंगे।

9. इस प्रकरण पर कार्यवाई के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) यद्यपि सीसीटीएल ने इस प्रक्रिया में पूरी तरह से भाग लिया है और इस प्रकरण को निपटाने में इस प्राधिकरण को सहयोग प्रदान किया है इसने संदर्भित अभ्यावेदनों पर कार्यवाई करने के इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र पर ही आरम्भिक आपत्ति उठाई है।

इसमें कोई संदेह नहीं की उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए अधिकतर मुद्दे प्रशुल्क से संबंधित मुद्दे होते हैं और उनके तर्क इस प्राधिकरण द्वारा पालित इस सिद्धांत के आसपास केन्द्रित होते हैं कि उपयोगकर्ताओं को उस विलम्ब के लिए भुगतान न करना पड़े जिसके लिए पत्तन उत्तरदायी हो। संविधि में इस प्राधिकरण पर प्रशुल्क संबंधी मुद्दों पर कार्यवाई करने से कोई रोक-टोक नहीं लगाई है। तथापि, सरकार ने सितम्बर 2002 में, एक नीति विषयक मामले के रूप में, अलग-अलग या उपयोगकर्ताओं से व्यक्तिगत रूप से प्राप्त अभ्यावेदनों पर विचार करने-कार्यवाई करने से इस प्राधिकरण को दूर रखने का निर्णय ले लिया था। संदर्भित प्रकरण सरकार से प्राप्त परामर्श के आधार पर लिया गया है और इसलिए यह प्रक्रिया सरकार के नीतिगत निर्णय के उल्लंघन में नहीं है।



इससे पहले एक अवसर पर, जब सीसीटीएल ने सीएचपीटी से टर्मिनल का कब्जा लिया था, उस समय यार्ड में मची भीड़-भाड़ के कारण जिन कन्टेनरों की निक्कसी नहीं हो सकी थी उन कन्टेनरों पर भी सीएचपीटी और सीसीटीएल द्वारा भंडारण प्रभार लिए जाने पर इस प्राधिकरण ने अप्रैल 2002 में भंडारण प्रभार की वापसी के लिए एक आदेश पारित किया था। विभिन्न पत्तन उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा दाखिल अभ्यावेदनों पर विचार करके प्राधिकरण द्वारा वह आदेश पारित किया गया था और सीसीटीएल ने उस समय, प्राधिकरण के अधिकारी क्षेत्र के बारे में कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। हालांकि उपयोगकर्ताओं द्वारा अभ्यावेदन दाखिल करने के लिए उकसाने वाली परिस्थितियाँ तब और अब समान ही हो सकती हैं, इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के बारे में सीसीटीएल के दिमाग में संदेह, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, सरकार द्वारा जारी नीति निदेश के कारण उठा होगा। इस प्रकरण में सरकार ने ही इस प्राधिकरण को, एक विशेष प्रकरण के रूप में, चर्चित अभ्यावेदनों पर विचार करने और उन्हें उनके गुणों के आधार पर सामान्य आदेश पारित करके निपटाने का निदेश दिया है। ऊपर वर्णित स्थिति के मद्दे नज़र, सीसीटीएल की आपत्ति मान्य किए जाने के योग्य नहीं है।

- (ii) पत्तन प्रशुल्क और तत्संबंधी सशर्तताएँ निर्धारित करते समय एक अधिशासी सिद्धांत मस्तिष्क में उभरा कि जिन विलम्बों के लिए पत्तन उत्तरदायी है उनके लिए उपयोगकर्ता से भुगतान नहीं करवाया जाएगा। इस सिद्धांत का पालन करते हुए इस प्राधिकरण ने अनेक प्रशुल्क संबंधी आदेश पारित किए हैं उनमें से वर्तमान संदर्भ में उल्लेखनीय है - सीसीटीएल से ही संबंधित अप्रैल 2002 को पारित किया गया आदेश।

इस प्रकरण में शामिल मुद्दा यह है कि क्या विचाराधीन समय में जमा होते गए भंडारण प्रभार उन कारणों से हैं जिनके लिए सीसीटीएल उत्तरदायी हो सकता है। सीसीटीएल ने स्वीकार किया है कि हड़ताल की अवधि में कुछ प्रचालनीय समस्याएँ थी। उन्होंने स्वीकार किया है कि वे अपनी कार्यक्षमता के केवल 55% पर ही काम कर रहे थे। वास्तव में, सीसीटीएल, कन्टेनरों पर लगाए गए भंडारण प्रभार को, उसके द्वारा सुनिश्चित की गई कुछ शर्तें पूरी करने पर वापिस करने के लिए सहमत हो गया है। भंडारण प्रभार की धन वापसी के लिए सीसीटीएल द्वारा थोपी गई शर्तें उपयोगकर्ताओं को, उनकी प्रस्तुतियों में दिए गए कारणों से, स्वीकार्य नहीं हैं। यह प्राधिकरण, बाद में उभरी परस्पर सहमति की स्थिति के मद्दे नज़र, इस मुद्दे पर ज्यादा ठहरना नहीं चाहता।

- (iii) हम सीसीटीएल और उपयोगकर्ताओं को, हमारे सुझाव तुरंत मान लेने और एक सर्वसम्मत प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बधाई देते हैं। संबंधित पक्षों को समझाते के लिए तैयार करने और एक परस्पर सहमत समाधान उपलब्ध करवाने में सीएचपीटी द्वारा किए गए प्रयासों की विशेष सराहना की जानी चाहिए।

जैसाकि, पक्षों के बीच परस्पर सहमति हो गई है, सीसीटीएल 23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक की अवधि के लिए, उन सभी कन्टेनरों पर लगाए गए भंडारण प्रभार को पुनः जमा (रि-क्रेडिट) करे जो इस अवधि के आरम्भ में या तो यार्ड में थे या जो उस अवधि में वहाँ उतरे थे।

- (iv) सीसीटीएल संदर्भित अवधि के लिए (लगाए गए) भंडारण प्रभारों को पुनः जमा करने के लिए इस शर्त पर सहमत हो गया है कि सीएचपीटी इस मद में पहले वसूल की गई राशि में से अपने भाग का राजस्व नहीं मांगेगा और उस अवधि के लिए पट्टा किराया छोड़ देगा। सीएचपीटी ने, अवर्णित कारणों से राजस्व भाग का केवल 80% ही छोड़ने पर सहमति जताई है।

चूंकि भंडारण प्रभार सीसीटीएल द्वारा, इस प्रकरण की अधिशासी परिस्थितियों के अन्तर्गत, पूरी-पूरी वापिस जमा करवानी हैं, सीसीटीएल द्वारा पहले किया गया संग्रह, उसके द्वारा अर्जित राजस्व नहीं कहा जा सकता। इसलिए, सीसीटीएल के लिए यह जरूरी नहीं है कि वह पहले एकत्रित किए गए भंडारण प्रभार को, इस आदेश के अनुसार अलग-अलग पक्षों के खातों में वापिस जमा करवाया जाना है, सीएचपीटी के साथ बांटे। यह ध्यान देने योग्य है कि इस प्राधिकरण को यह प्रकरण विचारार्थ सौंपते हुए सरकार ने स्पष्ट रूप से कहा था "सीएचपीटी के भाग में समानुपातिक कमी।" इसके अलावा इस प्राधिकरण ने 20 अप्रैल 2002 के अपने पिछले आदेश में सीएचपीटी को ऐसे सभी मामलों में अपने भाग को वापिस का निदेश दिया था जहाँ-जहाँ सीसीटीएल ने भंडारण प्रभार वापिस किया था।

सीएचपीटी द्वारा पालन की जाने वाली स्थिति संभवतः पत्तन न्यासों द्वारा विलम्ब शुल्क प्रभार छोड़ देने के विषय में सरकार द्वारा जारी पिछले मार्गनिर्देश के कारण है। वर्तमान प्रकरण में ये मार्ग निर्देश सीएचपीटी के संबंध में प्रासंगिक या सम्बद्ध नहीं हैं। सीएचपीटी अपना राजस्व भाग सीसीटीएल द्वारा अर्जित राजस्व में से लेता है, न कि सीसीटीएल द्वारा प्रभारित मदवार प्रभारों का भाग होता है। ऐसा है तो सीएचपीटी द्वारा संदर्भित भंडारण प्रभार रफा-दफा करने का प्रश्न ही नहीं उठता। सीएचपीटी के दृष्टिकोण से, उसे राजस्व का भाग नहीं मिलेगा जो सीसीटीएल द्वारा संबंधित पक्षों के खातों में वापिस जमा करना अपेक्षित है।

- (v) यह संभव हो सकता है कि सीसीटीएल ने, संदर्भित भंडारण प्रभार पर सीएचपीटी को उसका राजस्व-भाग पहले ही चुकता कर दिया हो। पिछला अनुभव दिखाता है कि सीसीटीएल और सीएचपीटी के बीच क्रमशः 63% और 37% भाग की वापसी के कारण उपयोगकर्ताओं को अपनी धनवापसी का खाते में जमा मिलने में विलम्ब हो जाता है। इसलिए, सीसीटीएल से अपेक्षा है कि वह पहले एकत्रित किए गए भंडारण प्रभार को पूरा-पूरा अलग-अलग पक्षों को वापिस लौटा दें। इस मद में राजस्व-भाग, यदि कोई हो, तो इसके द्वारा सीएचपीटी को पहले ही चुकता किया गया हो, भविष्य में सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी को देय राजस्व भाग में से समायोजित कर लिया जाए।



- (vi) सीसीटीएल ने यह भी मांग की है कि सीएचपीटी, सीसीटीएल द्वारा कब्जा किए हुए पत्तन भूमि के लिए देय पट्टा किराये को भी रफा-दफा करे। उस तथ्य पर विचार करते हुए कि हड़ताल अवधि में सभी कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लौटाए जाने के लिए सहमति हो गई है, सीसीटीएल की मांग अनौचित्यपूर्ण नहीं लगती है। यह सीएचपीटी के भाग में अनुरूप कमी के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त निदेश में निहित भावना के अनुरूप ही है। यह मानना होगा कि राजस्व भाग के उलट पट्टा किराया सीसीटीएल द्वारा घेरी गई जमीन के लिए है, जो हड़ताल की अवधि में भी सीसीटीएल के कब्जे में बना रहा। यह प्राधिकरण सीसीटीएल की यह मांग स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है और सीएचपीटी को पट्टा किराया रफा-दफा करने का निदेश देने की स्थिति में नहीं है। तथापि, व्यापक परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी से अनुरोध है कि वह उदार रवैया अपनाए और हड़ताल की अवधि में पट्टा किराए में, कम से कम, सीसीटीएल के कन्टेनर भंडारण यार्ड के द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के अनुपात में छूट देने पर विचार करे।
- (vii) प्राप्त हुए अभ्यावेदनों में, हड़ताल-अवधि में लगाए गए विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) प्रभार भी सीसीटीएल से वापिस कराए जाने की मांग है। बाद में प्राप्त, परस्पर सहमत प्रस्ताव में इस प्रभार को वापसी के बारे में कोई उल्लेख नहीं है। चेन्नै कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन ने यहाँ तक दावा किया है कि एसएसआर प्रभार अनधिकृत हैं और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क से बाहर के हैं। यदि कोई प्रचालक कोई ऐसा प्रभार लगाता है जो इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत नहीं था तो उसका उपचार कहीं और होता है। इस प्राधिकरण के पास, पारित किए गए आदेशों (या अधिसूचित प्रशुल्क) का अनुपालन न करने पर कार्रवाई करने की कोई वैधानिक या कानूनी शक्ति / अधिकार नहीं है। जो भी हो, सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि एसएसआर कुछ मामलों में अतिरिक्त स्थानान्तरण और लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ से संबंधित है जिसके लिए दरमान में दरें स्वीकृत हैं। सीसीटीएल आगे स्पष्ट किया है कि वह एसएसआर एक मिले जुले शुल्क के रूप में लगाता है जो विविध सेवाओं के लिए दरमान में स्वीकृत सम्बद्ध मदवार दरों के कुल योग से बहुत कम है। इस प्राधिकरण के लिए प्रत्येक कन्टेनर को प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं का सत्यापन करना और यह निर्णय करना कि इन सेवाओं की आवश्यकता थी या नहीं, बहुत कठिन है।

यदि सेवाएं प्रदान की गई हैं तो सीसीटीएल दरमान में निर्धारित दरों के अन्तिम पर प्रभार लगा सकता है, जैसाकि इस प्राधिकरण का 20 अप्रैल 2002 के आदेश में दृढ़मत था, व्यापार जगत द्वारा अपेक्षित सेवाएं निःशुल्क प्रदान करना किसी टर्मिनल प्रचालक से अपेक्षित करना अनुचित होगा। यदि प्रभारित प्रभार अधिसूचित दरमान के अनुसार हैं और सम्बद्ध सेवाएं व्यावहारिक रूप से प्रदान की गई हैं तो हड़ताल अवधि में लगाए गए ऐसे प्रभार सीसीटीएल द्वारा वापिस करने की कोई आवश्यकता नहीं है। तथापि सीसीटीएल वास्तविक मामलों में एसएसआर प्रभार रफा-दफा करने पर विचार करने के लिए सहमत हो गया है।

- (viii) उपयोगकर्ताओं द्वारा मुख्य रूप से पुष्पित स्टील्स प्राइ. लिमि. द्वारा उठाया गया एक और मुद्दा था - ऑफ-डॉक सीएफएस की ओर कन्टेनरों के सामुहिक स्थानान्तरण के लिए सीसीटीएल द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया लागू की गई प्रचालनीय प्रक्रिया के प्रति किसी की कोई आपत्ति नहीं है। सीएसपीएल की आपत्ति ऑफ-डॉक सीएफएस प्रचालक द्वारा लगाई जा रही दरों को लेकर है जो सीसीटीएल के लिए अधिसूचित हैं और यह व्यवस्था सीसीटीएल के साथ एक सहमति के आधार पर है। ऑफ-डॉक सीएफएस पर लगाए जा रहे प्रभार इस प्राधिकरण के निगमक अधिकार क्षेत्र के भीतर नहीं आते, इसलिए वह इस विषय में दिए गए संदर्भ में कोई जाँच पड़ताल या पूछताछ करना पसन्द नहीं करता। यदि कन्टेनर्स ऑफ-डॉक सीएफएस की ओर गए बिना, सीसीटीएल यार्ड में ही बने रहते, वे किसी भी स्थिति में, सीसीटीएल प्रशुल्क के अनुसार प्रभार का भुगतान करते। उपयोगकर्ताओं के दृष्टिकोण से इस मद कोई अतिरिक्त लागत दिखाई नहीं देती। ऑफ-डॉक सीएफएस की ओर सामुहिक स्थानान्तरण टर्मिनल में भीड़-भाड़ को कम करने हेतु उठाया गया कदम बताया जाता है और वह भी वहाँ से कन्टेनरों की निकासी के लिए पर्याप्त समय देने के बाद यह टर्मिनल की उत्पादकता के हित में है। यदि उपयोगकर्ता कन्टेनरों का ऑफ-डॉक सीएफएस को स्थानान्तरण नहीं चाहते हैं, वह भी सीसीटीएल की लागत पर तो उन्हें नियत समय के भीतर टर्मिनल से ही कन्टेनरों को हटा देना चाहिए।
- (ix) पुष्पित स्टील ने भीड़-भाड़ प्रभार, कन्टेनर रोकने संबंधी प्रभार आदि कुछ अन्य प्रभारों की वापसी का दावा किया है। जैसाकि सीसीटीएल ने उल्लेख किया है, ये प्रभार सीसीटीएल को भुगतान नहीं किए जाते हैं बल्कि संबंधित नौवहन लाइन को अदा किए जाते हैं। इस प्राधिकरण के लिए यह अनिवार्य है कि वह महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों से संबंधित प्रशुल्क संबंधी मुद्दों का अध्ययन करे। पुष्पित स्टील द्वारा सीसीटीएल से की गई मांग क्षति प्रतिपूरक दावे के जैसी है। यह प्राधिकरण ऐसे दावों पर वैधानिक कार्रवाई करने के लिए सक्षम मंच नहीं है।
- (x) विभिन्न पक्षों के बीच यह परस्पर सहमति हो गई है कि सीसीटीएल, इस मामले में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश की अधिसूचना की तिथि से 15 दिन के भीतर भंडारण प्रभार वापिस जमा करेगा। दावों के गुण दोष पर विचार करने के बाद सीसीटीएल उपयोगकर्ताओं से ऐसे दावे प्राप्त होने के 15 दिन के भीतर ग्राह्य मामलों में, उनके दावों के गुणों की जाँच करने के बाद, एसएसआर प्रभार भी वापिस जमा करेगा।

जैसाकि पहले कहा जा चुका है, सीसीटीएल संबंधित पक्षों को स्वीकार्य पूरी राशि वापिस जमा कर सकता है और सीएचपीटी को ऐसे प्रभार की मद में पहले दिए जा चुके राजस्व भाग को, यदि कोई हो, इसके द्वारा किए जाने वाले राजस्व भाग के भावी भुगतान में से समायोजित कर सकता है।



वापिस जमा शिपिंग लाइनों के खातों दिए जाने का प्रस्ताव है। वह व्यापारी जिसने ये प्रभार अपनी शिपिंग लाइन को चुकता कर दिए थे उसे अन्ततोगत्वा धन वापसी मिल जानी चाहिए। जैसाकि सीसीटीएल ने अनुमत वापिस जमा के कन्टेनरवार विवरण सभी उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को अधिसूचित करे की सहमति व्यक्त की है, उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को सलाह दी जाती है कि वे अपने-अपने घटक आवातवाही / शिपिंग को उनके मिलने वाली धन वापसी के बारे में सूचित कर दें।

10.

करता है.

परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नानुसार निर्णय

- (i) सीसीटीएल हड़ताल अवधि, 23 मई 2004 से 5 जून 2004 तक की अवधि के लिए उन सभी कन्टेनरों पर, जो इस अवधि के आरम्भ में यार्ड में थे और जो इस अवधि में उतरे थे, लगाए गए सारे भंडारण प्रभार को वापिस जमा करेगा।
- (ii) यदि सम्बद्ध अतिरिक्त सेवाएं भौतिक रूप में प्रदान की गई हैं तो एसएसआर प्रभार विविध सेवाओं के लिए दरमान में स्वीकृत दरों पर लगाए जा सकते हैं। सीसीटीएल संबंधित फलों से प्राप्त आवेदनों में से प्रत्येक की इस अवधि में लगाए गए एसएसआर प्रभार की दृष्टि से जाँच करेगा और वास्तविक मामलों में स्वीकार्य प्रभारों को वापिस जमा करेगा।
- (iii) सीसीटीएल संदर्भित अवधि के लिए भंडारण प्रभार और स्वीकार्य मामलों में एसएसआर प्रभार पूरा-पूरा जमा करेगा और यदि इसने इन वसूलियों पर सीएचपीटी को राजस्व-भाग पहले चुका दिया होगा तो उसे, इसके द्वारा सीएचपीटी को भविष्य में राजस्व भाग के भुगतान में से समायोजित करेगा।
- (iv) सीसीटीएल भंडारण प्रभार का वापिस जमा 15 दिन के भीतर संबंधित शिपिंग लाइनों के खाते में जमा करेगा। स्वीकार्य मामलों में एसएसआर प्रभारों की वापिस जमा की समय सीमा, सीसीटीएल द्वारा दावों की प्राप्ति के बाद 15 दिन होगी।
- (v) शिपिंग लाइनों के खातों में वापिस जमा सम्पन्न करने के साथ-साथ सीसीटीएल उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को कन्टेनरवार वापिस जमा स्थिति भेजना और सभी संबंधितों की सूचना के लिए एक सामान्य व्यापारिक नोट भी जारी करेगा।
- (vi) सीएचपीटी को हड़ताल अवधि के लिए भूमि के देय एंटरा किराए को कम से कम, सीसीटीएल के भंडारण यार्ड द्वारा धर गए क्षेत्रफल पर समानुपातिक आधार पर रफा-दफा करने के लिए सीसीटीएल के अनुरोध पर विचार करने की सलाह दी जाती है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 7th October, 2004

**No. TAMP/37/2004-CCTL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representations made by the port user organisations for waiver of charges on containers which could not be cleared during the strike period at the Chennai Container Terminal Limited as in the Order appended hereto.

3076 CI / 04 - 2



**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/37/2004 - CCTL**

<b>Representative bodies of the port users of the Chennai Container Terminal Limited</b>	}	---	<b>Applicant</b>
		V/s	
<b>Chennai Container Terminal Limited</b>		---	<b>Respondent</b>

**ORDER**

(Passed on this 30th day of September 2004)

This case relates to representations made by different port user organisations for waiver of charges on containers which could not be cleared during the period of workers' strike at the Chennai Container Terminal Limited (CCTL).

2.1. The Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA), the Hindustan Chamber of Commerce (HCC), the Southern Indian Chamber of Commerce and Industry (SICCI), the Tamil Chamber of Commerce (TCC), the Andhra Chamber of Commerce (ACC), the Chennai and Ennore Ports Steamer Agents' Association (CEPSAA) and M/s. Pushpit Steels Private Limited (PSPL) have represented to this Authority for waiver of charges on containers which could not be cleared due to the workers' strike at the CCTL. Since the issues agitated are common, all these representations have been collectively registered as a tariff case.

2.2. The main points made by the user organisations are as under:

- (i). The productivity of the Terminal has declined from mid January 2004 due to go-slow of the labour of the CCTL and there was total stoppage of work at the CCTL from 22.00 hours of 23 May 2004.
- (ii). The strike at CCTL has caused lot of problems on the export and import front. The creator of the present crisis is the operator of the Terminal and the Trade is the unfortunate sufferer of the ordeal.
- (iii). For any stoppage of work, the Chennai Port Trust (CHPT) follows the following guidelines:
  - (a). Consider full waiver of demurrage / storage, by treating the strike period as dies non if the stoppage of work is due to internal reasons (like strike by Port labour).
  - (b). Consider a percentage waiver (normally 80%) if the strike is by outside agencies like Transport.
- (iv). Users are not responsible for the present problem and the CCTL may be directed to:
  - (a). Waive all the rent charges leviable from 23 May 2004 till restoration of normalcy at the terminal.
  - (b). Where the ground rent has already been collected without concurrence be re-credited to the account of the Line.
  - (c). Stop collection of charges for Special Service Request (SSR) for containers that report to the queue on time for cut-off.



- (d). Refund / recredit SSR collected from 23 May 2004 till restoration of normalcy.
- (v). Even though such waiver may not off set the financial and other consequential loss suffered by the Trade, it is but fair that Trade should not be made responsible for the delays of Terminal operator.

2.2.1. The PSPL has pointed out that their 27 containers landed before the strike commenced i.e. on 19 May 2004 remained stranded at CCTL. The en-block movement to CFS introduced by CCTL did not give priority to first landed containers. The PSPL has requested that CCTL should waive storage charges from 23 May 2004 till the completion of en-bloc movement of containers to off dock CFS. The PSPL has further prayed that the CCTL should bear the liner detention charges for all strike affected consignments and also the congestion surcharge of US \$ 50 per container.

2.2.2. The HCC vide its letter dated 21 June 2004 addressed to the CCTL and copy endorsed to TAMP has also stated that the CCTL may resort to en-block movement of import containers after stopping all direct deliveries if it agrees to move the containers on First In First Out basis or agree that the CCTL will not collect storage charges for import containers from 21 June 2004 till the time the en-block movement is in progress.

2.2.3. The references made by PSPL and HCC about en-bloc movement of import containers is in the context of certain operational procedure introduced by the CCTL reportedly in consultation with users just prior to the strike period and after the strike period. The documents made available by the PSPL bring out such operational procedure prescribed by CCTL for delivery of import containers which are narrated below:

Just before strike period (CCTL Trade Notice dated 22 May 2004)

- (i). Delivery of import containers will be given at CCTL till the 9<sup>th</sup> day after the berthing of the vessel at CCTL.
- (ii). If any import container has not been collected by the stipulated day, the containers will be transported to the nominated off-dock Container Freight Stations (CFS) by CCTL on the 10<sup>th</sup> day at no additional cost to the trade.
- (iii). CCTL's storage charges will continue to be applicable upto the date of delivery at the nominated CFS.
- (iv). All containers arrived on or before 15 May 2004 and lying at CCTL yard will be moved to any one of the nominated CFS by CCTL commencing 25 May 2004, unless they are collected from CCTL before this date.

After Strike Period (CCTL Trade Notice dated 18 June 2004)

- (i). No direct deliveries of import containers will be effected from CCTL with effect from 12 noon of 21 June 2004. All import containers will be delivered only for movement to off dock CFSs, from where consignees may take delivery of their containers.
- (ii). The facility of destuffing LCL import boxes at CCTL will continue and the delivery of LCL import consignments destuffed at the CCTL import CFS will continue to take place as per the present practice.
- (iii). Consequent upon the above decision of the trade, 'on-wheel' inspection of FCL import containers at 'O' yard will be automatically suspended.
- (iv). This decision will be reviewed on 21 July 2004.



2.2.4. Subsequently, the CCHAA vide its letter dated 28 July 2004 and 2 August 2004 while reiterating its submission made earlier furnished additional points.

3.1. Since the policy direction issued by the Government under Section 111 of MPFI Act, 1983 restrains this Authority from entertaining representations by individual parties, a reference was made to the Ministry of Shipping (MOS) for its advice on disposing of the representations in reference received against CCTI.

3.2. The MOS vide its letter dated 20 July 2004 has advised this Authority to consider the representations in reference on merits and pass speaking orders. It has also been mentioned in the said communication of the Ministry of Shipping that concessions proposed to be allowed by way of waiver of charges may have to be suitably shared by corresponding reduction in the share of CHPT.

4.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy each of the initial representations received from the user organisations was forwarded to the CCTL. The comments received from the CCTL vide its letters dated 21 June 2004 and 14 August 2004 are summarised below:

- (i). At the time of take over of the terminal, throughput handled by the port was approx. 3.35 lakhs TEUs and today it has gone up to 5.50 lakhs TEUs due to the efficient service offered by the CCTL. Since the consignees retain the containers in the CY for long period, productivity of the terminal is affected.
- (ii). It agrees to refund the storage charges pertaining to the strike period to the Lines based on the following documentary support.
  - (a). Custom duty paid Bill of Entry Copy
  - (b). CCTL job order within 48 hrs. of payment of Customs Duty.
- (iii). The terminal was operational during the strike period and was working at 55% efficiency. It is, therefore, clarified that full waiver of storage charges during the strike period is not exactly applicable in the case of this strike. In support of this, the CCTL has furnished a summary of containers handled during the strike period 23 May 2004 to 5 June 2004.
- (iv). The labour has been demanding for an abnormal increase in wages in the range of 400% to 700% over the last three years. Since January 2004, the labour has been agitating on this issue. The management made a counter offer with an enhanced productivity scheme allowing workers to earn an additional upto 60% of basic salary based on productivity. This offer was rejected by the workers and the matter went to the Regional Labour Commissioner (RLC) for conciliation in March 2004. As a measure of abundant precaution and to ensure that the trade is not inconvenienced, the CCTL also obtained a stay order from the High Court against a possible strike by the labour during these wage negotiations. Despite the stay order, the workers declared illegal strike, whilst the conciliation proceedings were ongoing with RLC. It has stated that all due diligence was exercised in the treatment of the wage negotiations.  
  
Wage negotiations with the workforce recommenced after illegal strike was called off and a three-year wage settlement has been entered into with the workforce on 19 July 2004 granting them immediate salary increase of 42%.
- (v). With reference to the request of users to stop collection of SSR for containers that report to the queue on time for cut-off, it may be noted that late reporting of export boxes at the Gate is a result of various factors which are out of its control and, therefore, do not fall within the purview of waiver due to strike. It is willing to consider refund of genuine cases of SSRs charged due to strike-related reasons, based on individual applications.



- (vi). It has waived shut out charges for containers that were shut out due to 5 vessels sailing on completion of discharge without loading any outbound cargo, during the strike period.
  - (vii). It has confirmed that even during the strike period it continued to give deliveries of containers and the contention of the trade that it was unaware of this fact is incorrect.
  - (viii). It has already processed refund requests of genuinely affected importers submitted with the relevant documents amounting to the tune of Rs. 3.8 millions. Further, the claim made by Pushpit Steels Private Limited has been processed based on the facts of the case and credit has been given to the line for storage charged during the strike period.
  - (ix). It has fully committed to waive storage charges and process refunds for cases genuinely affected during the strike period based on certain documentary evidence as listed by it and based on the following principles.
    - (a). For the containers in the yard or containers discharged during the strike period (23 May 2004 to 5 June 2004) refund will be based on proof of Customs Duty paid or PNR movement copy or job order.
    - (b). Storage refund for the ICD containers lying in the yard or landed during the strike period will be based on TSA document filed by COA.
    - (c). Storage refund for the containers moved under en-bloc will be from the date of filling of PNR up to the date of gate out of CCTL.
  - (x). Lines may assist the importers to get waiver of storage charges by collecting the documents from importers. The CCTL will process such claims speedily and recredit the Lines under advice to the concerned importers.
  - (xi). The CHPT may be directed to waive their revenue share during this period for which refunds are allowed by CCTL.
  - (xii). It has also submitted that TAMP does not have jurisdiction to rule on these matter since these are bilateral disputes between the lines and the terminal operator. TAMP is not a dispute resolution body, but is a tariff fixing body. The submissions made are without prejudice to this clear-cut position in law and statute.
- 4.2. A copy each of the initial representations received from the user organisations along with a copy of CCTL letter dated 21 June 2004 was forwarded to CHPT for its comments. We have not received any specific response from the CHPT.
5. A joint hearing in this case was held on 19 August 2004 at the CHPT premises in Chennai. The CCTL, CHPT and the users have made their submissions.
6. The CCTL was requested to furnish additional information regarding details of SSR charges levied and the services offered against levy of such charges and the details of productivity levels of the terminal 2 months before and after the strike. The CCTL was also requested to clarify whether SSR is a rate approved in the Scale of Rates and if not to explain the authority under which such charges are levied. The CCTL vide its letter dated 27 August 2004 furnished the requisite information which are summarised below:
- (i). CCTL levies late arrival charges (gate in after cut off time) under SSR when the export boxes are allowed to enter the terminal after the gate cut off of a particular vessel for loading it on to that vessel on a special request from the liner. Since these late arrived boxes have to be staked in a separate stake, it requires additional shifting within terminal as well as two additional lift on and

307642/04--3



lift off. CCTL, however, is charging only for one additional shifting within the terminal as per clause 3.12.9 of the tariff.

CCTL does not encourage the acceptance of late arrival of boxes as it not only involves additional yard shifting but also adversely affects the vessel planning and productivity. It involves extra shifting and lift on / lift off and also results in replanning and resequencing vessel loading. Hence this SSR charge is not specifically included in the tariff. The CCTL, however, charges only for a part of the actual work done to accomplish this activity, which in any case is notified in the tariff (extra shifting).

- (ii). Details of moves per day are as follows (moves per day):

Period	Throughput
Feb – 2004	1,091
Mar – 2004	1,455
Apr – 2004	1,333
01 May 2004 to 22 May 2004	1,086
Strike period 23 May 2004 to 5 June 2004	650
06 June 2004 to 30 June 2004	1,125
July – 2004	1,152
Daily Average Moves excluding the strike period	1,207
Strike period performance as a % of average performance between March 2004 to July 2005 excluding strike period	54%

- (iii). The scheme of refund announced by CCTL is fair and all documents required to prove the claim for refund are available with the concerned parties as pointed out by the certain participants at the joint hearing held on 19 August 2004. CCTL's scheme is also in accordance with the Authority's Order dated 8 April 2002 where at the Authority directed the Chennai Port Trust to refund the portion of royalty paid to them.
- (iv). Under no condition can the period of illegal strike resorted to by a section of workers be deemed to be "dies non" as the terminal was functional through the period. However, as a goodwill gesture recognizing the difficulties faced by the trade and to amicably settle this matter CCTL has decided to:
- Waive 100% of storage charges accrued during the strike period only without submission of documents.
  - The above waiver is subject to CHPT waiving their royalty share of all charges waived by CCTL as well as refunding of lease rental charges on container yard during the strike.
  - It is reiterated that the waiver of storage charges agreed by CCTL is only for the strike period (23 May 2004 to 5 June 2004) subject to CHPT agreeing to waive the royalty and lease rental charges.

7.1. At the joint hearing, the CHPT was requested to convene a meeting between the CCTL and the users to explore the possibility of arriving at a consensus on the issue and forward a report on the outcome of this meeting. The CHPT was also requested to furnish a summary of the various decisions taken in the earlier meetings convened by it during the strike period to ensure clearance of containers from the terminal.



7.2. The CHPT vide its letter dated 2 September 2004 furnished the report, the salient point of which are summarised below:-

(i). Consensus arrived at between the users and CCTL:

Sl. No	Issues	Demand of the Users	Views of CCTL	Consensus arrived between Port Users and CCTL
1.	Duration of Strike / Go slow period	The Users demanded that the strike period should be taken from 23 May 2004 to 19 July 2004	CCTL did not agree to their proposal and stated that the strike period should be from 23 May 2004 to 5 June 2004	The strike period shall be taken from 23 May 2004 to 5 June 2004
2.	Percentage of waiver of container rentals during strike / go slow period	The users demanded to waive 100% of the container rentals without any condition	CCTL agreed to waive 100% of the container rentals for the strike period as demanded by the Port Users, subject to the condition that Port Trust shall not demand royalty on the waiver of container rental amount and waive the Annual ground rent of the Terminal for the strike period	CCTL shall waive 100% of the containers rentals for the strike period provided Port Trust shall not claim the royalty on the waiver of container rentals and waive Annual ground rent of the container terminal for the strike period.
3.	Refund of demurrage to the users account	Demurrage collected for the strike period shall be credited to the users account and a copy of the calculation shall be sent to the Users.	The demurrage / container rentals for the strike period shall be credited to the liners account and the detailed calculation thereof container-wise shall be sent to the liners and the Users Association. The trade notice thereof shall also be issued.	The demurrage / container rentals for the strike period shall be credited to the liners account and the detailed calculation thereof container-wise shall be sent to the liners and the Users Association. The trade notice thereof shall also be issued.
4.	Completion of the refund within the stipulated period	It was demanded to complete the credit of the container rentals for the strike period to the liners account within 15 days from the date of issue of TAMP's order	CCTL agreed to the proposal of the Users	CCTL shall credit the refund of container rentals for the strike period to the liners account within 15 days from the date of receipt of TAMP's orders and send the calculation sheet container-wise to the liners and to the Users Association.

(ii). (a). The CHPT did not agree for waiver of annual ground rent of the container terminal for the strike period because the annual ground rent is a fixed amount and it has no relation with the earnings of the terminal operator. The terminal operator shall pay the fixed ground rent irrespective of the containers handled.



- (b). As regards waiver of royalty for the container rentals waived by the CCTL, CHPT agreed to waive the royalty upto 80% subject to the approval of the Board of Trustees of CHPT.

7.3. The CHPT, however, did not furnish the summary of the various decisions taken in the earlier meetings convened by it during the strike period to ensure clearance of containers from the terminal.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Even though the CCTL has fully participated in this proceeding and assisted this Authority in disposing of the case, it has raised a preliminary objection about the jurisdiction of this Authority to entertain the representations in reference.

There is no doubt that most of the issues agitated by users are tariff related issues and their arguments center round the principle followed by this Authority of not requiring the users to pay for the delays attributable to ports. There is no restriction placed by the Statute on this Authority going into tariff related issues. The Government has, however, decided in Sept 2002 as a matter of policy to refrain this Authority from entertaining representations from individual users. The case in reference is taken up for consideration based on an advice received from the Government and, therefore, this proceeding is not in violation of the policy decision of the Government.

In an earlier occasion this Authority passed an Order in April 2002 for refund of storage charges by CCTL and CHPT collected on the containers which could not be cleared due to the situation of yard congestion prevailed when CCTL took over the terminal from CHPT. This Order was passed after considering the representations made by different port user organisations and the CCTL did not raise any objection about the jurisdiction of the Authority. Even though the circumstances leading to the representations filed by users may be similar then and now, the doubt in the mind of CCTL about the jurisdiction of this Authority may have arisen due to the policy direction issued by the Government as mentioned earlier. The Government in this case has advised this Authority to consider the representations in question as a special case and dispose the same on merits by passing speaking order. The decision of the Government has also been brought to the notice of CCTL. In view of the position explained above, the objection of CCTL does not deserve to be admitted.

- (ii). One of the governing principles borne in mind while prescribing port tariff and associated conditionalities is that users shall not be made to pay for the delays attributable to the port. Many tariff orders have been passed by this Authority following this principle, notable among them in the present context is the one passed earlier in April 2002 relating to CCTL itself.

The issue involved in this case is whether or not the storage charges during the period under consideration accrued due to reasons attributable to the CCTL. The CCTL has accepted that there were some operational problems during the strike period. They have admitted that they were working only at 55% efficiency level. In fact, the CCTL itself agreed to refund the storage charges levied on containers fulfilling some conditions prescribed by it. The conditionalities imposed by CCTL for refund of storage charges could not be



accepted by the users for the reasons given by them in their submissions. This Authority does not like to dwell on this issue in view of the mutually agreed position which emerged later.

- (iii). We would like to compliment the CCTL and users for readily accepting our suggestion and presenting a consensus proposal. The efforts of CHPT in bringing the parties to the negotiating table and facilitating a mutually agreed solution deserve a special mention.

As mutually agreed between the parties, the CCTL should re-credit storage charges levied for the period 23 May 2004 to 5 June 2004 on all containers which were in the yard at the beginning of this period or which landed during this period.

- (iv). The CCTL has agreed to re-credit storage charges for the relevant period subject to the conditions that CHPT shall not claim its revenue share on the earlier collection made on this account and waiver of lease rent for the lands for this period. The CHPT, for reasons not explained, agreed to waive only 80% of its revenue share.

Since the storage charges are fully to be re-credited by CCTL under the circumstances governing this case, the collection made earlier by CCTL cannot be strictly called as its revenue earned. It is, therefore, not necessary for CCTL to share with CHPT the collection of storage charges made earlier which it is going to re-credit to the respective parties, as per this Order. It is noteworthy that the Government while advising this Authority to consider this case has categorically referred to 'corresponding reduction in the share of CHPT'. Besides, in its earlier Order of April 2002, this Authority had directed CHPT to refund its share in all cases where CCTL allowed refund of storage charges.

The position maintained by CHPT is possibly due to an earlier guideline issued by the Government for waiver of demurrage charges by Port Trusts. In the instant case these guidelines are not relevant in relation to CHPT. CHPT gets its share of revenue earned by CCTL and not share of itemized charges levied by CCTL. That being so, the question of CHPT waiving storage charges in reference does not arise at all. From the CHPT's point of view, it will not get the share of revenue which CCTL is required to re-credit to the concerned parties.

- (v). It may be possible that the CCTL has already remitted the revenue share to the CHPT on the storage charges in reference. Past experience shows that the arrangement of CCTL and CHPT refunding their respective shares of 63% and 37% causes delay in users getting the re-credit or refund. The CCTL is, therefore, required to re-credit the storage charges it had collected earlier fully to the respective parties. The revenue share on this account, if any, already remitted by it to CHPT can be adjusted from payment of revenue share to be made in future by CCTL to CHPT.
- (vi). The CCTL has also demanded that the CHPT should waive lease rental payable for the port lands occupied by the CCTL. Considering the fact that storage charges on all containers during the strike period are agreed to be refunded, the demand of CCTL is not unreasonable. This is also in line with the spirit behind the advice received from the Ministry of Shipping about corresponding reduction in the share of CHPT. It has to be recognized that lease rental, unlike the revenue share, is for the land occupied by CCTL which was continued to be in possession of the CCTL even during the strike period. This Authority is not in a position to concede to the demand of CCTL and direct CHPT to waive the lease rentals. Nevertheless, the CHPT is urged to take a lenient view on a broader perspective and consider waiver of the lease rentals



for the strike period at least pro-rata on the area occupied by the container storage yard of CCTL.

- (vii). In the representations received, Special Service Request (SSR) charges levied during the strike period are also sought to be refunded by CCTL. There is no mention about refund of this charge in the mutually agreed proposal received later. The Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA) has even claimed that SSR charges are unauthorized and beyond the tariff prescribed by this Authority. If an operator chooses to levy a charge which was not approved by this Authority, then the remedy lies elsewhere. This Authority does not have any legal power to take action against non-compliance of the orders passed (or tariff notified) by it. Be that as it may, the CCTL has clarified that SSR relates to additional shifting and extra lift on/off in some cases, for which rates are approved in the Scale of Rates. The CCTL has further pointed out that it levies SSR as a composite fee which is lower than the aggregate of the relevant itemised rates approved in the Scale of Rates for miscellaneous services. It is difficult for this Authority to verify the additional services provided to each and every container and decide whether such services were required or not. If the services have been provided, the CCTL can levy the charges to the maximum limit of rates prescribed in the SOR. As held by this Authority in its Order of April 2002, it would be unreasonable to expect the terminal operator to provide free of cost services required by Trade. If the charges were levied as per the notified Scale of Rates and the relevant services had been actually provided, the CCTL need not refund such charges levied during the strike period. The CCTL has, however, agreed that it would consider waiver of SSR charges in genuine cases.
- (viii). Another issue agitated by users, mainly Pushpit Steels, relates to the procedure adopted by CCTL to move containers en-bloc to an off-dock CFS. There seems to be no objection per se to the operational procedure introduced. The objection of Pushpit Steels is about the off-dock CFS operator charging rates as notified for CCTL; and, this arrangement is because of an understanding with CCTL. Charges levied at the off-dock CFS do not fall within the regulatory jurisdiction of this Authority and, hence, it does not like to enquire into the reference made in this regard. If the containers continued to have remained in CCTL yard without moving to off-dock CFS, they would have, in any case, paid charges as per CCTL tariff. From the point of view of users, there does not appear to be any additional cost on this account. En-bloc movement to off-dock CFS is explained to be a step taken to ease congestion in the Terminal and that too after allowing reasonable time to clear containers therefrom. This is in the interest of the productivity of the Terminal. If users do not want shifting of containers, at the cost of CCTL at that, to off-dock CFS, they should clear containers within the stipulated time from the terminal itself.
- (ix). Pushpit Steel have also claimed refund of some of the other charges like congestion surcharge, container detention charges, etc. As pointed out by CCTL, these are the charges not paid to the CCTL but to the concerned shipping lines. This Authority is mandated to go into the tariff related issues pertaining to major port trusts and private terminal operators. The demand placed by Pushpit Steel on CCTL is in the nature of damage compensation claim. This Authority is not the competent forum to adjudicate on such claims.
- (x). It has been mutually agreed between the parties that CCTL would re-credit the storage charges within the 15 days of notification of the Order passed by this Authority in this case. After examining the merit of claims, the CCTL may also re-credit SSR charges in the admissible cases within 15 days of receipt of such claims from the users.

As mentioned earlier, CCTL can re-credit admissible amount fully to the concerned parties and adjust revenue share, if any, already paid on account of



such charges to CHPT from the future remittances of revenue share to be made by it.

The re-credit is proposed to be effected to the accounts of the shipping lines. The Trade which had paid these charges to the shipping lines should ultimately get the refund. Since CCTL has agreed to notify all Users Associations about the container-wise details of re-credit allowed, the User Associations are advised to ensure that their relevant constituent importers/exporters are informed of the refund due to them.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides as follows:

- (i). The CCTL shall re-credit the entire storage charges levied for the strike period of 23 May 2004 to 5 June 2004 on all containers which were in the yard at the beginning of this period and those landed during this period.
- (ii). SSR charges can be levied at the rates approved in the Scale of Rates for miscellaneous services, if the relevant additional services have been actually provided. CCTL shall examine on case to case basis the SSR charges levied during this period, based on applications by concerned parties, and re-credit the admissible charges in genuine cases.
- (iii). CCTL shall re-credit the storage charges for the relevant period and SSR charges in admissible case, in full and revenue share, if any, already paid by it to CHPT on these collections shall be adjusted by it from remittance of revenue share to be made by it in future to the CHPT.
- (iv). The CCTL shall re-credit accounts of the concerned shipping lines of the storage charges within 15 days. The time limit for effecting re-credit of SSR charges in admissible cases shall be 15 days from the date of receipt of claims by CCTL.
- (v). Simultaneously with the re-crediting of accounts of the Shipping Lines, the CCTL shall forward container-wise recredit position to the User Associations and also issue a general trade notice for information of all concerned.
- (vi). The CHPT is advised to consider the request of CCTL for waiver of lease rent for the lands payable for the strike period – at least pro-rata on the area covered by the storage yard of CCTL.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]